

ГРОЗНЕНСКИЙ РАБОЧИЙ

ОРГАН ОБКОМА И ГОРКОМА ВКП(б) И ВЕРХОВНОГО СОВЕТА ЧЕЧЕНО-ИНГУШСКОЙ АССР.

АВГУСТ

18

Воскресенье
№ 181 (3572)
1949 г.

Цена 10 коп.

День Сталинской авиации

Сегодня День авиации — традиционный праздник советского народа, день всепартийного смотра достижений советской авиации, демонстрации силы советского воздушного флота и мастерства летчиков — сталинских соколов, — день показа неуклонного роста и развития техники нашего самолетостроения.

За годы советской власти наша Красная авиация прошла славный путь развития. В царской России было лишь несколько предприятий, занимавшихся сборкой самолетов на заказ, причем заказываемых за границей. Естественно, что в начале войны 1914—1918 гг. в России насчитывалось немногим более 200 самолетов, в то время, как капиталистические государства Западной Европы и Соединенные Штаты Америки уже к этому времени имели тысячи самолетов, мощную авиационную промышленность, много опытных конструкторов, летчиков и пилотов.

Советская авиация — детище партии большевиков. В трудные годы становления советской власти, под гонимым руководством великих вождей пролетарской революции — Ленина и Сталина, на базе жалкого машинного парка, оставшегося в наследство от царского самодержавия, были созданы первые боевые отряды, самоотверженно бившиеся с интервентами и белогвардейцами.

Образцы героизма показали в те годы советские летчики при разгроме банд Мамонова и Юденича. Советские летчики, летая в одиночку, на изношенных машинах, были не только белогвардейских летчиков, но и летчиков ласковой Польши, но и — именных отличные, по тому времени, машины в боевой опыт мировой войны — английских летчиков.

Славные традиции победоносной советской авиации проходят красной нитью на протяжении всего ее развития.

За годы сталинских пятилеток советская авиация выросла в грозную, могучую силу страны социализма. Партия, правительство и лично товарищ Сталин уделяют исключительное внимание развитию авиационной промышленности. Только за вторую пятилетку тяжелобомбардировочная авиация выросла вдвое, истребительная — в два с половиной раза, самолетный парк увеличился больше чем в два раза. Значительно выросла скорость, высота и дальность полета.

Характеризуя состояние наших военно-воздушных сил, товарищ Ворошилов в своей речи на XVIII съезде ВКП(б) сказал:

«Военно-воздушные силы по сравнению с 1934 годом выросли в своем летном составе на 138 процентов, т. е. стали больше почти в два с половиной раза».

Самолетный парк в целом вырос на 130 процентов, т. е. увеличился значительно больше, чем в два раза.

Если же выразить в простом языке мощь воздушного флота в людских силах авиаторов по сравнению с 1934 г., то мы получим увеличение на 7.900.000 людских сил или почти на 213 процентов по сравнению с тем, что было 5 лет тому назад».

Кадров советской авиации — красивые летчики — являются гордостью

советского народа. В знак особой любви и ласки советский народ называет их гордым именем сталинских соколов. Немало славных, героических страниц вписали советские летчики в историю нашей авиации. Отличительной чертой советских летчиков является железная воля, умение идти на риск, отвагу, помноженные на знание своего дела, преданность родине, великому Сталину.

В боях за советскую родину на Халхин-Голе, в Западной Украине и Западной Белоруссии, в боях с финской белогвардейской, воспитанной товарищем Сталиным советские летчики показали чудеса храбрости, мужества и отваги. Могучую силу и необходимость советской авиации пришлось не раз испытать врагам нашей родины на западе и востоке. Советское правительство высоко оценило заслуги летчиков-героев перед родиной. За героизм и отвагу проявленную в боях с врагами социалистической отечины 161 летчик получил высокое звание Героя Советского Союза. Не отпасть летчиков получила награды правительства.

Советский народ с величайшей любовью и гордостью провозносит славные имена Героев Советского Союза — сталинских соколов Лаврентьева, Кривошеина, Денисова, Белякова, Громова, Юмашева, Спириды, Гроздобойной, Володарова.

Летать выше всех, дальше всех, быстрее всех — таков железный закон советской авиации, и советские летчики с честью выполняют этот закон. Советская авиация держит первенство в борьбе за дальность, высоту и скорость полета.

Необятные просторы Советского Союза покрыты густой сетью воздушных трасс. Советский Союз по протяженности воздушных линий обогнал все крупнейшие капиталистические страны мира. Благодаря самолету самые отдаленные районы страны, важнейшие промышленные, культурные и политические центры связаны со столицей Советского Союза — Москвой. Огромную помощь оказывает авиация в быстрой перевозке грузов, почты, в оказании скорой медицинской помощи. Благодаря авиации самые отдаленные уголки нашей родины приближаются к культуре, культурной социалистической жизни всей страны.

Величайшее будущее советской авиации.

История советской авиации тесно связана с именем гениального Сталина. С именем Сталина советские летчики тесно и творят подвиги во славу матери-родины. Выпестованные партией большевиков, гордые соколы Сталинской авиации готовы в любую минуту в случае нападения врага на нашу родину ответить сокрушающим ударом и победоносно громить врага на его территории.

В день Сталинской авиации пламенный большевикский привет славным советским летчикам — гордым соколам страны социализма!

Да здравствует могучая Сталинская авиация — детище партии Ленина — Сталина!

Да здравствует великий Сталин — знамя героической советской авиации!

УКАЗ

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА РСФСР

О внесении изменений в статью 74 и 162 Уголовного Кодекса РСФСР

В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 августа 1940 года «Об уголовной ответственности за кражу кражи на производстве и за хищение» внести следующие изменения в статью 74, 162 Уголовного Кодекса РСФСР:

1. Изложить часть первую ст. 74 УК РСФСР в следующей редакции:

«74. Хищение имущества на предприятиях, в учреждениях и в общественных местах — карается тюремным заключением сроком на один год, если эти действия по своему характеру не влекут за собой более тяжкого наказания».

2. Отменить примечание к ст. 162 УК РСФСР и дополнить ее пунктом «Б» в следующей редакции:

«Б. Кража, независимо от ее размеров, совершенная на предприятии или в учреждении — карается тюремным заключением сроком на один год, если она по своему характеру не влечет за собой по закону более тяжкого наказания».

Председатель Президиума Верховного Совета РСФСР

Секретарь Президиума Верховного Совета РСФСР

Москва, 16 августа 1940 г.

ХРОНИКА

Совнарком СССР утвердил Совет научно-технической экспертизы Госплана при Совнаркоме СССР в составе товарищей Игнатьева В. П. — председателя Совета, Бушинского В. П. — заместителя председателя Совета, Образцова

В. М. — заместителя председателя Совета, Никифорова Л. Д. — члена секретариата Совета, Кузнецова В. С., Чудакса Е. А., Ахутин А. Н., Волфовича С. И., Ильичева А. С., Мельникова В. М., Еремкина Н. В., Русаковского Е. А., Веденеева Б. Е. и Наметикина С. С.



Фото-монтаж Г. ШАТАЛОВА

УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О награждении летчиков-испытателей

т.т. Енатов А. И., Жукова А. И., Калинин И. И. и Корзинкина С. А.

За долготельную самоотверженную работу и высокое мастерство, проявленное при испытании самолетов, награждать старейших летчиков-испытателей авиационной промышленности:

1. Енатов Аркадий Никифорович.
2. Жукова Александра Ивановна.
3. Калинин Иван Иванович.
4. Корзинкина Сергей Александрович.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР

Москва, Кремль.
17 августа 1940 г.

НАГРАЖДЕНИЕ РАБОТНИКОВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ РАДИОЛАБОРАТОРИИ

Указом Президиума Верховного Совета СССР за успешное выполнение специального задания правительства по созданию новых образцов вооружения боевой авиации награждены орденами и медалями СССР группа работников Центральной радиолaborатории.

Орденом Трудового Красного Знамени награждены два человека. Орденом Красной Звезды — 6 человек. Орденом «Знак Почета» — 3 человека. Медалью «За трудовое отличие» — 8 человек.

ТРИДЦАТИЛЕТНИЙ
МЯДИНЬ В ЧЕРНОВИЦАХ

ЧЕРНОВИЦЫ, 17. (ТАСС). Сегодня с VII сессии Верховного Совета СССР вернулись посланцы освобожденного народа Северной Буковины. Встретили их на площади возле горсовета собрались 30 тысяч трудящихся города. Они пришли с портретами руководителей партии и правительства, с лозунгами, транспарантами, живыми цветами.

С большим вниманием присутствующие слушали выступления своих посланцев: Михайлуца, Луки, Олейника, Павлюка, Пичука, которые рассказали о блестящей столице СССР — Москве, столице Украины — Киеве, о великом родном Сталине и его ближайших соратниках.

Под бурные аплодисменты, могучее «ура» участники митинга послали приветствия товарищу Сталину, Главе Советского правительства товарищу Молотову, руководителю большевиков Украины товарищу Хрущеву.

Вручение верительных грамот посланцам Румынии

г-ном Г. Гафенку

17 августа Председатель Президиума Верховного Совета СССР т. М. И. Калинин принял чрезвычайного Посла Румынии в Полномочного Министра Румынии г-на Г. Гафенку, вручившего свои верительные грамоты.

Сегодня — день Сталинской авиации

Большевицкий привет любимцам советского народа — героическим летчикам, гордым соколам нашей великой и могучей родины!

На воздушных трассах нашей родины

Даже на север, восток и юго-восток тянутся воздушные пути нашей родины. В Советском Союзе насчитывается сейчас свыше 120 тысяч километров воздушных магистралей и линий. По протяженности воздушных путей наша страна занимает первое место в мире.

Воздушный транспорт является существенным дополнением к железнодорожному и водному транспорту. С каждым годом увеличивается объем работы транспортной авиации. В 1929 году самолеты гражданской авиации перевезли 9.300 пассажиров, 72,5 тонны почты и 123 тонны грузов. В 1939 году самолетов было перевезено уже 307 тысяч пассажиров, грузов и багажа — 39.654 тонны, почты — 11517 тонн.

Наши воздушные магистрали оснащены средствами радионавигации, подготовлены к полетам днем и ночью в сложных метеорологических условиях. Новые скоростные почтовые и пассажирские самолеты приехали на старые тихонькие машины. Многие старые самолеты модернизируют на испытательных линиях Москвы — Алма-Аты и Москва — Тбилизи. Также же комфортабельные машины летают в Одессу, Алма-Ату, Киев, Львов.

Из Москвы в Минеральные Воды совершает рейсы шестимоторный воздушный гигант «А-760». Этот корабль поднимает 64 пассажира и 8 человек экипажа. В машине — уютные салоны, рестораны, автоматический телефон. Все самолеты в полете 45 тонн. Размах крыльев самолета 64 метра, а высота 7 метров. «А-760» может пролететь без посадки 3 тысячи километров.

Воздушные линии ведут и на далекие окраины и в глухие пункты, где нет железнодорожного сообщения. Над бескрайними тундрами Якутии, над бурным Охотским морем, над раскаленными песками Средней Азии наши пилоты прокладывают все новые и новые трассы.

На самолетах перевозятся срочные грузы во время посевной и уборочной кампаний, медикаменты, фрукты, ценная пушнина, золото. Жители Ленинграда, Свердловска, Киева получают возможность читать центральные газеты в день их выхода. Матрицы доставляются самолетами, и газеты печатаются на месте.

Неизмеримо возросло значение авиации и в сельском хозяйстве. Самолеты опыляют малярные водоемы, уничтожают саранчу, истребляют и других вредных насекомых, производят рассев удобрений под технические

культуры, охраняют леса от пожаров.

Скорая воздушная помощь спасла жизни сотням советских людей.

За последние годы больше чем вдвое увеличилась протяженность воздушных линий, соединяющих СССР с другими странами. Советские скоростные самолеты регулярно курсируют на магистралах, связывающих Москву с Берлином, Стокгольмом, Софией и Кабулом.

Гражданский воздушный флот вырос за последние годы в десятки раз. За последние годы больше чем вдвое увеличилась протяженность воздушных линий, соединяющих СССР с другими странами. Советские скоростные самолеты регулярно курсируют на магистралах, связывающих Москву с Берлином, Стокгольмом, Софией и Кабулом.

Гражданская авиация Советского Союза занята мирным социалистическим трудом. Но в то же время гражданский воздушный флот является резервом военно-воздушных сил и в случае войны будет обслуживать нужды обороны нашей социалистической Родины. Пилоты, техники, бортистики, связисты постоянно овладевают военными знаниями, повышают свой технический уровень. Большую роль в этом играет созданный недавно отдел переподготовки и боевой подготовки кадров Гражданского воздушного флота.

Обладая огромным опытом продолжительных полетов в сложных метеорологических условиях днем и ночью, пилоты гражданской авиации в боевой обстановке отлично выполняют задания партии и правительства. За мужество и героизм, проявленные в дни боев с белофиннами, награждены орденами Союза многие работники Гражданского воздушного флота. Высокого звания Героя Советского Союза удостоен пилот Северного управления флота, Яковлев. Смелость, выдержку, умение и находчивость в борьбе с врагами показали пилоты Новиков, Голованов, Кармановский, Фоканов, Качалов и другие.

Под руководством большевистской партии Советского правительства и лично товарища Сталина наш Гражданский воздушный флот превратился в один из самых крупных воздушных флотов мира. Товарищ Сталин оказывал повседневную помощь в нашей работе; его указания вдохновляют нас на новые и новые победы.

Пилоты гражданской авиации вместе с летчиками военно-воздушных сил Красной Армии и Военно-Морского флота в случае нападения врага на нашу Родину ответят сокрушающим ударом и будут победоносно громить врага на его территории.

НАВСТРЕЧУ V ГОДОВИЩНОМУ СТАХАНОВСКОМУ ДВИЖЕНИЮ

Подарки железнодорожников

Отвечая на призы, горняков-примечей, коллектив станции Грозный заключил договор социалистического соревнования со станцией Махач-Кала — Сортировочная. Одним из основных обязательств грозненских железнодорожников является борьба за выполнение государственного плана налива и вывоза нефтепродуктов.

Готовясь к знаменательной дате — к пятой годовщине стахановского движения — смены маневровых диспетчеров т.т. Карол и Синякина систематически переполняют план налива. В ночь на 14 августа смена тов. Кароля наливала по вагону выполняла на 137 проц.

Смена маневрового диспетчера т. Синякина хороших показателей добилась в ночь на 16 августа. План налива она выполнила на 116 проц.

Диспетчер по наливу активно помощь оказывают составители-стахановцы, которые, соревнуясь между собой, добиваются все новых и новых успехов.

13 августа составитель т. Газетов по всем измерительным выполнен план на 140 проц. 15 августа в полтора раза перевыполнил задание составителя т.т. Бакалов и Грибов.

Железнодорожники станции Грозный готовят встретить стахановскую годовщину новыми производственными победами.

На двух заводах

Коллектив завода «Красный молот» готовится достойно встретить пятую годовщину стахановского движения. Потребно-сварочный цех 13 и 14 августа производственный план выполнили на 159,5 проц., а литейный цех — на 165,5 проц.

Высокие показатели работы дают жестянщики-стахановцы цеха шприцев т.т. Гончаров и Севастьянов, формовщики литейного цеха т.т. Сапрынов, Грозин, котельно-сварочного цеха т.т. Осмаев. Они в среднем выполняют сменные задания на 300—350 процентов.

На заводе «Красный труд» широко развернулось социалистическое соревнование за досрочное выполнение августовского плана в честь пятой годовщины стахановского движения.

Вперед соревнующиеся идут лучшие стахановцы завода: слесарь механического цеха т. Скороходов, кузнец т. Горб, формовщики литейного цеха т.т. Бардуков, Гузасов и грузчик котельного цеха т. Шестопалов. Свои задания они выполняют на 240—280 процентов.

М. МАКАЕВ.

Мастер воздушного боя

Евг. ПАВЛОВ

Неловкого роста, слегка сутулый человек с обветренным загорелым лицом склонился над кожаным планшетом. Обращаясь то к одному, то к другому летчику, он уточняет задание. Быстрая речь его пересытана крепкой, запоздалой шуткой. Точными движениями он наносит на карту курс, затем идет к машине.

Умело и быстро пробует управление и дает сигнал старту.

В воздухе майор Дежков! У каждого летчика своя повадка, у каждого летчика свой, особенный «почерк». У Дежкова зоркий взгляд, хладнокровие, выдержка и огромный, годами накопленный, боевой опыт. Он молод, но очень многое он может исполнить из своей боевой биографии. Не раз он видел врага, встречался с ним в воздухе, в дыму и громе воздушного боя. Не раз он видел, как падает побежденный враг, и сам прикоснулся к крыльям следы жестокой и упорной борьбы.

Многое может вспомнить майор, но... не он очень он любит вспоминать.

— Ну, чего о себе вспомнить? Я еще не старик! — с какой-то полушутливой, полусерьезной усмешкой говорит он. — Вы о рывках моих лучше спросите.

Его «рывки» — молодые, безусые лейтенанты, с гордостью отзываются о своем командире. И когда над дальним, береговым стартом вызывает испытательный дежковский «истребитель», летчик-испытатель, взглянув вверх, непременно радостью глаза от солнца, беззастенчиво говорят:

— Наш летчик!

Это было совсем недавно, в те дни, когда под ударами Красной Армии падали «твердыни Карельского перешейка», трепали последние скрепы линии Маннергейма...

Сложное и ответственное задание получила эскадрилья Дежкова. По сигналу ракеты равным движением устремились в полумраке поднимаясь в воздух боевые машины.

Холодно. Сильная дымка закрывала беззвездное, темное небо. Очень трудно в таких условиях было различить друг друга, собраться, пристроиться, найти ориентиры.

Ровно в назначенный час самолеты легли на заданный курс. Высота небольшая. Сверху тяжелыми, равными ключами висит облака. Проплыл внизу еле видимый с воздуха Финский залив. В туманной дымке остался далеко позади неприступный ни с моря, ни с воздуха Кронштадт.

Вот смутно вырисовывается изредканный бухтами чужой берег. Сохранила железный строй, машины плывут в густой туче вражеской земли. Путь далек, полет почти ночной. Зависающий расчетный по минутам. Здесь все зависит от высокого летного мастерства командира и его боевых друзей.

Дежков обернулся. Рядом, выходящую, чуть позади шла за ним боевая эскадрилья.

Хорошие, прекрасные летчики! Вот — подвижной, веселый, задорный Бискуп, там, немного подальше, — Бланов, Овчинников, Лобанов, Мельяков, Авокин и другие. Хорошо бы с такими в воздушном бою!

Внизу в беззастенчивом покое раскинулся вражеский аэродром. Покрытые снегом, стоят ангары. У машин, пожелтевших, холм засохшей. Над карусельным пожелтением висит ленивый дымок; очевидно, только что проснувшись.

Безошибочно Дежков вывел самолеты прямо на цель и первой короткой очередью дал сигнал к атаке.

Гремящей огневой лавой посыпалась сверху бомбы. Стобы огня и дыма заволокли над ангарами — первый, второй, третий!

Ориентируясь на крылья, вспыхнули на земле вражеские машины. Бомбы падали одна за другой, точно поражая намеченные цели. В панике, беспорядочно бросая оружие, враг заматывался по земле.

Бомбы сброшены. Сделав крутой вираж, самолеты вновь подошли к аэродрому, и вдруг, неожиданно, словно сорвавшись, перешли в стремительные пики. Истребители плывут в штурмовую атаку. Рев моторов сотрясает воздух. Дымка летит наперекосяк, выходя в рамках прицела главное, — огневые точки врага. Струя горячего разбитого огня поднимает вражескую эскадрилью в воздух. Не выдержав, бросая оружие, из-под прикрытия прессыны бегут зенитчики. Еще атака! Еще! Враг стреляет из каждой щели. Справа из леса, между домов видны яростные багровые вспышки выстрелов. Развернувшись для новой атаки, майор Дежков «прочищает» лес.

Не выдержав смелых стремительных атак, враг применяет новую «тактику». Он притормаживает, замирает в норе, прекращая огонь в момент атаки, а затем, повернув пулеметы, пытается бить в спину, в хвост выходящих из пика самолетов. Но наши летчики быстро разгадали этот несложный маневр. Стоит только какой-либо точке отвести огонь, как из помощи товарищу сверху вылетит другой «истребитель». Враг не выдерживает горячего, меткого огня. Он бежит, бросая разрушенные пулеметные гнезда, горящие ангары, военные городки...

Атака кончена. Майор взглянул на часы. Безусловно, точно выполнил летчик сложную боевую задачу.

Многие раз со своей орденом вылетал в бой майор Дежков. Ни суровые багровые вспышки выстрелов, ни отчаянные морозы не мешали ему доводить и точно захватить врага, смело и безошибочно выполнять любое задание.

Высшей наградой — званием Героя Советского Союза — ответил правительством славного летчика Краснознаменной Балтики, мастера воздушного боя майора Дежкова, под командой которого выросла и отличилась в боях орденская Н-ская истребительная эскадрилья.

Был теплый июльский день. На старте шла деловая, напряженная работа. Шум пропеллеров перематывался из конца в конец. Одна за другой серебристокрылые машины, набирая высоту, уходили далеко от площадки. Специальная комиссия приехала сажать от курсантов грозненского аэроклуба.

— Курсант Дементьев! — вызвал по списку член комиссии.

Из группы вышел коренастый, хорошо сложенный молодой парень. Военной походкой он подошел к председателю комиссии и доложил:

— Курсант, группы инструктора летчика Махова, Дементьев явился...

— Хорошо! Садитесь, поехали!

Дементьев плотно нагнулся на голову шлем, одел очки и сел в кабину самолета. В каждом его движении чувствовалась уверенность, затренированность и знание дела. Во вторую кабину машины сел председатель комиссии старший лейтенант т. Юрченко.

Самолет сделал небольшую пробежку и, мягко оторвавшись от площадки, стал подниматься в воздух. На определенной высоте машина сделала круг и пошла в зону.

Внимательно наблюдая с земли за самолетом Дементьева, инструктор-летчик Махов улыбался. Он восхищался, с каким мастерством его воспитанник управляет стремительной птицей.

— Молодец... Я уверен, что Дементьев не покажет, — тихо, как бы про себя, говорил Махов.

А в это время в зоне, под голубым небесным куполом, в просторах воздушного океана самолет Дементьева

МОЛОДЫЕ СОКОЛЫ

Б. УРАЛЬСКИЙ

Сколько потребовалось вложить труда, сил, энергии в дни учебы — и вот курьезы сдачи экзамена.

Ежедневно самолет выполнял летный план. Ни одного происшествия и поломки материальной части машины по вине группы — таков замечательный итог годовой работы одного из передовых экипажей аэроклуба.

— Особо выдающегося у нас нет. Хорошие показатели можно встретить во многих группах аэроклуба, — говорит тов. Махов.

Это подтверждают факты и цифры. Многие выпускники приняты в части военно-воздушных сил РККА. Среди них курсанты Дементьев, Каспарыкин, Сергеев, Волков, Вахтин.

Аэроклуб по праву гордится новыми пилотами-отличниками: Лидией Ефремовой, учащейся железнодорожного школы № 51, Байден Абеновичем, Владимиром Вепиченко, учащемся железнодорожной школы № 6.

Все они посвещены, кропотливо, с энтузиазмом добивались поставленной цели — научиться летать. В работе и учебе у них воспитывались смелость, решительность, уверенность, стремление дерзать — все те высокие качества, которые имеются у советских летчиков — сталинских соколов.

Немало таких питомцев ежегодно выпускает аэроклуб. На смену им сюда приходят другие. Они также, как и их товарищи, готовятся побеждать расстояние, природу и врага.

В повседневной учебе, напряженной работе коллектив грозненского аэроклуба готовит молодых соколов — верных защитников границ нашей Родины.

Сколько потребовалось вложить труда, сил, энергии в дни учебы — и вот курьезы сдачи экзамена.

Ежедневно самолет выполнял летный план. Ни одного происшествия и поломки материальной части машины по вине группы — таков замечательный итог годовой работы одного из передовых экипажей аэроклуба.

— Особо выдающегося у нас нет. Хорошие показатели можно встретить во многих группах аэроклуба, — говорит тов. Махов.

Это подтверждают факты и цифры. Многие выпускники приняты в части военно-воздушных сил РККА. Среди них курсанты Дементьев, Каспарыкин, Сергеев, Волков, Вахтин.

Аэроклуб по праву гордится новыми пилотами-отличниками: Лидией Ефремовой, учащейся железнодорожного школы № 51, Байден Абеновичем, Владимиром Вепиченко, учащемся железнодорожной школы № 6.

Все они посвещены, кропотливо, с энтузиазмом добивались поставленной цели — научиться летать. В работе и учебе у них воспитывались смелость, решительность, уверенность, стремление дерзать — все те высокие качества, которые имеются у советских летчиков — сталинских соколов.

Немало таких питомцев ежегодно выпускает аэроклуб. На смену им сюда приходят другие. Они также, как и их товарищи, готовятся побеждать расстояние, природу и врага.

В повседневной учебе, напряженной работе коллектив грозненского аэроклуба готовит молодых соколов — верных защитников границ нашей Родины.

СВОДА НАРКОЗЕМА ЧИАССР

О ходе уборки опийных и прочих коноплиных на 15 августа 1940 года. (в проц. к плану)

Наименование районов	Сколько, сколько опийных и прочих коноплиных	
	Всего	В т. ч. комбината
Алашанский	99,8	100,5
Селенгинский	100,0	88,0
Назаровский	71,8	87,2
Пригородный	98,2	87,5
Малгобекский	100,0	80,8
Сувлаевский	98,8	78,9
Алхор-Мартановский	96,4	82,6
Урус-Мартановский	97,7	93,3
Атаганский	100,0	97,4
Шалинский	96,4	88,5
Куртаевский	94,1	64,8
Гуверский	100,7	94,8
Грозненский	99,9	96,8
Старо-юртский	96,3	78,3
Нагорный	90,8	90,5
Всего по плоскости	95,4	87,3
По горным районам	59,4	—
По республике	94,8	87,3

Примечание: по Малгобекскому району — сведения по состоянию на 10 августа с. г.

За рубежом

Две тысячи германских самолетов над Англией

НЬЮ-Йорк, 16. (ТАСС). Как сообщает агентство Юнайтед Пресс, сегодня над юго-восточным побережьем Англии появились две-две с половиной тысячи германских самолетов.

Сводка германского командования

БЕРЛИН, 17. (ТАСС). Верховное командование германской армии сообщает: «В ночь на 17 августа германская авиация успешно бомбардировала в Англии аэродромы и батареи зенитной артиллерии, обстреливала аэродромы воздушного транспорта на юго-востоке Англии и в окрестностях Данди, военные заводы в Центральной Англии, портовые сооружения в Кардиффе, Ньюпорте и Бристолье. Около острова Уайт потоплен неприятельский эсминец.

В ночь на 17 августа английские самолеты появились над территорией Германии и сбросили бомбы в некоторых районах. Разрушено несколько домов, два человека убито, несколько ранено.

Общие потери неприятеля вчера достигают 89 самолетов. Уничтожено 22 аэродромы воздушного транспорта. Германская авиация потеряла 31 самолет.

Германские подводные лодки потопили несколько вооруженных торговых пароходов противника водоизмещением 25700 тонн.

Бомбардировка Лондона

НЬЮ-Йорк, 17. (ТАСС). Агентство Юнайтед Пресс сообщает, что германские самолеты бомбардировали Лондон. Подробности неизвестны.

Налет английской авиации на Германию и Италию

ЛОНДОН, 17. (ТАСС). Газета «Рейтер» сообщает, что в ночь на 16 августа английские самолеты вновь бомбардировали аэродромы в Турине, Наполи, Милане.

Бомбардировка подверглась также нефтеперерабатывающие заводы в Гельзенкирхене, Рейсвольде, военные заводы в Люне, Эссене, Гладбахе, Дюссельдорфе и ряд аэродромов во Франции, Голландии, Германии.

Румыно-венгерские переговоры

НЬЮ-Йорк, 17. (ТАСС). Агентство Ассошиэтед Пресс передает, что в авторитетных румынских кругах заявляют, что Венгрия формально потребовала возвращения ей, примерно, 75 процентов территории Трансильвании. Румынские представители заявляют, что это требование неприемлемо и возмратились в Бухарест.

Отвественный редактор

Р. ИВАНОВ.

Сегодня в кино-театрах, цирке и парке

В кино-театре им. Чкаловского — последний день — Истребители. С 19 августа — звуковой фильм Семнадцати летних.

В кино-театре «Экран» — Большой вальс.

В цирке — Большая цирковая программа. В 11 час. дня — Дневное представление.

В парке культуры и отдыха — Народное гуляние. Пролетарский концерт Ленинградского джаз-ансамбля.

Всех пишущих в газету товарищей просим указывать для сведений редакции имя, отчество, фамилию и точный адрес.

ВОЙНА И АВИАЦИЯ

Полковник Н. ЖУРАВЛЕВ

Авиация — род войск молодой. В качестве средства боевого воздействия на противника она впервые была применена лишь во время мировой империалистической войны 1914—18 гг. Опыт этой войны был воспринят поразительно: один безграничный перил в авиацию, другие, наоборот, отрицали ее боевую ценность и отводили для нее более чем скромную роль в современной войне.

Единственным критерием для проверки справедливости теории, как известно, является практика. Поэтому обратимся непосредственно к опыту той войны, которая происходит в данное время в Западной Европе, и посмотрим, какие задачи на авиацию возлагались, например, немцами, и какое влияние она оказала на ход военных событий.

В начале войны стратегическая обстановка для Германии была довольно сложной. Немцы имели два фронта (на востоке — Польша, на западе — Англия и Франция) и к тому же над ними висела угроза со стороны Скандинавского полуострова. Улучшить свое стратегическое положение немцы могли лишь только одним путем — быстрым разгромом одного из противников; их выбор в этом отношении пал на Польшу.

По польскому главным противником являлись вооруженные силы Англии и Франции численностью не менее 100 пехотных дивизий, то немцы для действий против Польши смогли выделить не более 60 пехотных дивизий. Польши в свою очередь имели столько же пехотных дивизий. Ясно, что при равенстве в силах пехоты немцам пришлось сделать ставку на основную теорию войны, в которых они значительно превосходили поляков. Такими родами войск были авиация и бронетанковые части.

Немецкая авиация, действовавшая против поляков, в численном отношении

ни превосходила польскую примерно раза в три. И этого оказалось вполне достаточно для того, чтобы немцы, наземные войска смогли развернуть и провести свои операции быстрыми темпами.

В течение первых двух дней немецкая авиация восточного фронта почти без цели была брошена на борьбу с польской авиацией, имея задачей завоевать господство в воздухе. Немецкая авиация наносила удары по военным аэродромам. Поляки не подготовились к мирному времени достаточного количества полетных аэродромов, вследствие чего их авиация была быстро разгромлена на своих постоянных аэродромах.

Когда эта задача была решена, то немецкая авиация почти всей своей массой обрушилась на польские войска, массово танками и пехотой достигнутый быстрого разгрома противника.

Таким образом, в войне Германии с Польшей авиация была тем средством, которое содействовало наземным войскам в проведении операций быстрыми темпами. Без превосходства в авиационных силах немцы, безусловно, не смогли бы в столь короткий срок разгромить Польшу.

Еще более значительной была роль германской авиации при операциях в Норвегии. Особенности обстановки здесь заключались в том, что господство во флоте принадлежало английскому флоту, и успех на этом театре военных действий целиком зависел от того, сумеет ли немецкая авиация заставить английский флот отойти от норвежского побережья или нет. Боевая практика на этот вопрос дала ответ: и вполне определенным образом: английский флот оказался не в со-

стоянии помешать немцам высадить войска в Норвегию и успешно закончить там кампанию.

В действительности военно-морского флота исключительно большую роль сыграли немецкие пикетирующие бомбардировщики. Достоинство самолетов этого типа заключается в том, что бомбардирование с пикирования — точнее, нежели бомбардирование с горизонтального полета самолета.

Констатируя успех, одержанный германской авиацией в ее действиях против английского флота, не следует вместе с тем упускать из виду, что это произошло в условиях, исключительно благоприятных для авиации: английская авиация (особенно истребительная) не могла оказать какой-либо реальной помощи своему флоту, так как ее аэродромы находились на очень большом расстоянии от берегов Норвегии. Поэтому было бы неверно делать вывод, что авиация вообще сильнее военно-морского флота. Насколько неверно подобное рода вывод, видно, например, из опыта действий той же немецкой авиации в районе Дюнкера, где английскому флоту совместно с авиацией удалось вывести из окружения до 400 тысяч войск, а немецкая авиация не смогла помешать этому.

Этот пример наглядно показывает, что военно-морской флот нужно иметь столь же сильный, как и авиацию. Только при этом условии вооруженная мощь страны окажется достаточной для решения всех стратегических задач.

Но не следует также ни в какой степени упускать той огромной роли, которую сыграла авиация в войне на Скандинавском полуострове. Без прорыва можно сказать, что норвежская кампания в основном выиграна немецкой авиацией, так как ей здесь принадлежала главная роль.



Инструктор-летчик Грозненского аэроклуба за разбором полета. НА СНИМКЕ (слева направо): командир т. Б. Вебер, инструктора тт. Г. Гафнер, Г. Толстопятов, И. Махов и К. Абухов.

Фото А. Кобишвили.

Адрес редакции: г. Грозный, Чеч.-Инг. АССР, Бюжеская, 81. Телефоны: отв. редактора—0-09; зам. редактора—2-23; отв. секретаря—20-94; нефтяной отд.—10-72; отв. партийной жизни и военных—21-36; отв. пропаганды—0-10; сельхоз. отд.—0-28; мест. информации—16-14; отв. школ, науки и быта—20-93; отв. райсельхозов и лесов—23-01; бухгалтерия—7-56.